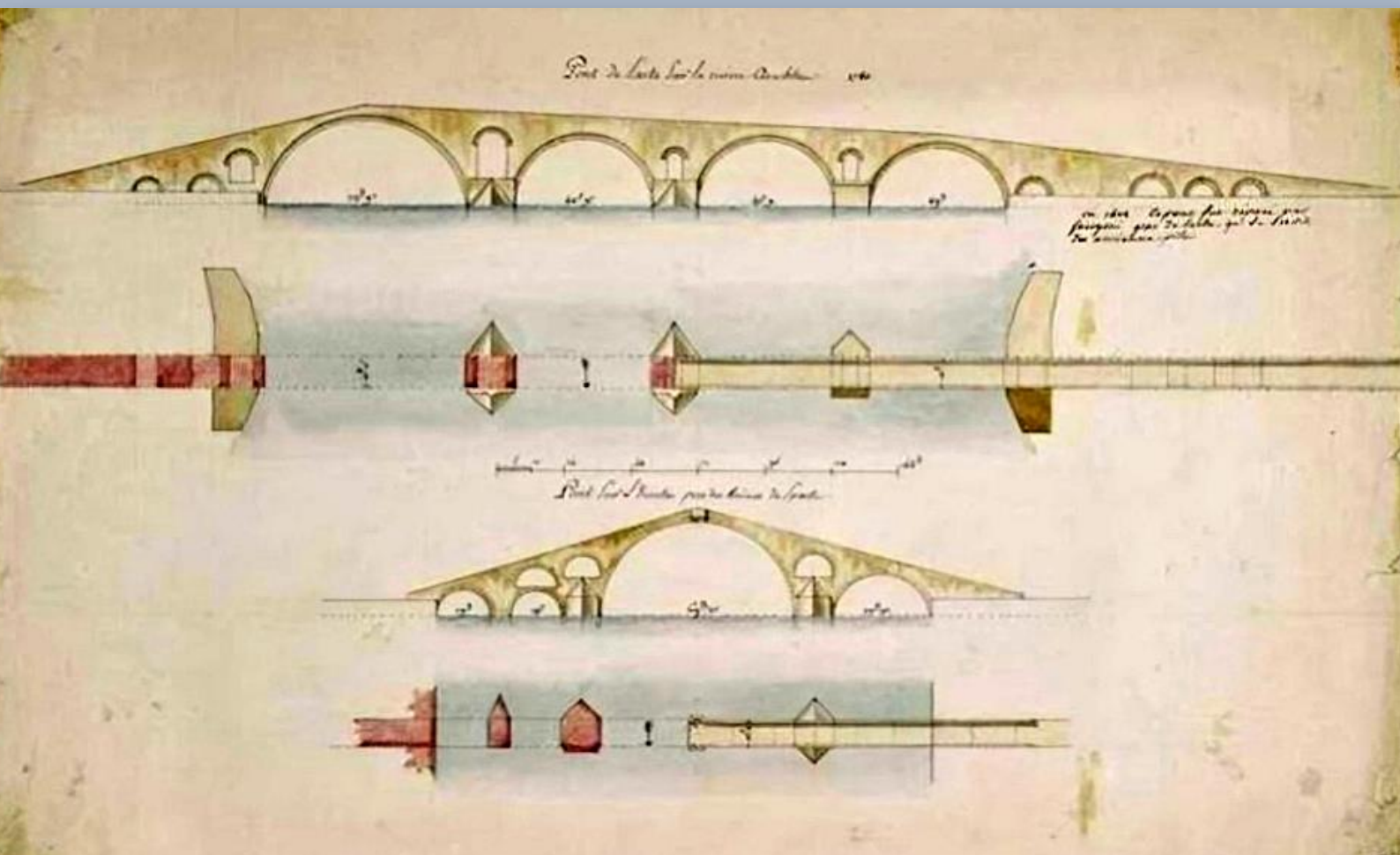


Τα πρώτα γεφύρια στον Άραχθο ποταμό

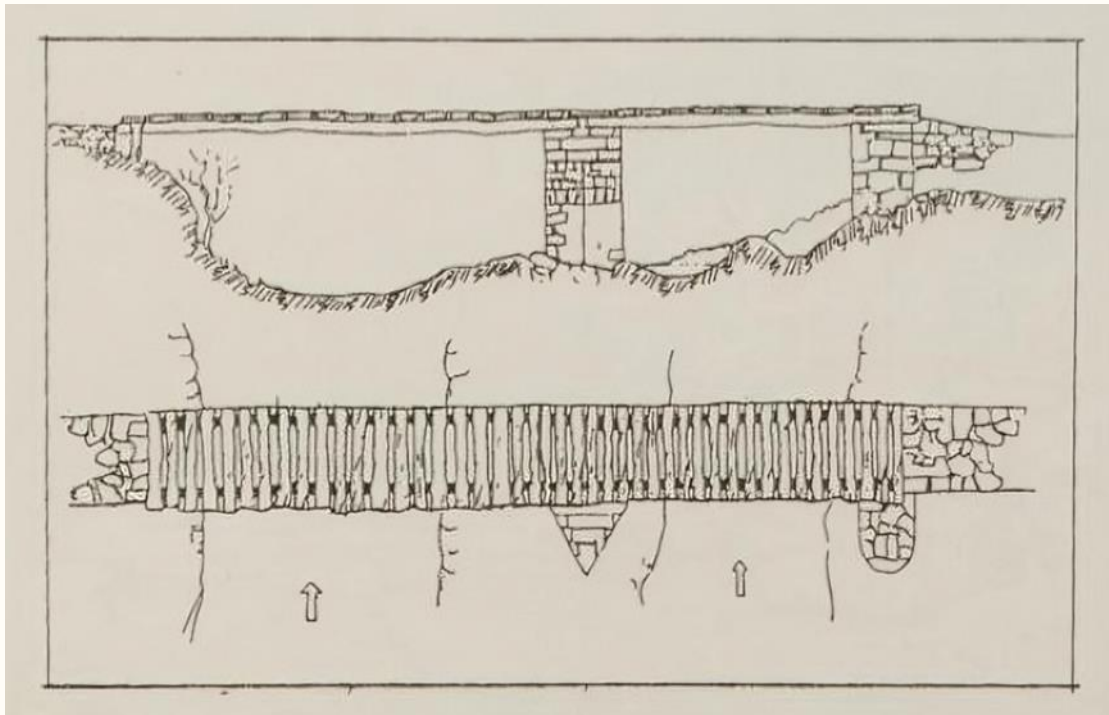


Αναστασία Γ. Καρρά

1. Η Γεφυροποιία στην Αρχαία Ελλάδα: Μια Παραγνωρισμένη Τέχνη

Σε αντίθεση με άλλους κατασκευαστικούς κλάδους της Αρχαίας Ελλάδας που αναπτύχθηκαν και γνώρισαν λαμπρή ακμή και εξέλιξη - όπως η ναοδομία, η οχυρωτική τέχνη και η ναυπηγική -, η γεφυροποιία μοιάζει να έμεινε στη σκιά τους, χωρίς να αγγίζει το ίδιο υψηλό επίπεδο ανάπτυξης. Αν και ορισμένοι ερμηνεύουν αυτή την υστέρηση εξ αιτίας του γεωγραφικού κατακερματισμού της χώρας σε μικρές πόλεις-κράτη με περιορισμένους πόρους, η αιτία φαίνεται να είναι βαθύτερη και στρατηγικής φύσεως : οι αρχαίοι Έλληνες απέφευγαν τη δημιουργία μόνιμων, λίθινων, τοξωτών γεφυρών, επιλέγοντας αντιθέτως κατασκευές με ξύλινο κατάστρωμα - το λεγόμενο «ζεύγμα» - που μπορούσαν να αφαιρεθούν ή να καταστραφούν ακαριαία σε περίπτωση εχθρικής εισβολής. Μια βαριά, ένα προσάναμμα ή λίγα λεπτά αρκούσαν για να διακοπεί η επικοινωνία και να καθηλωθεί ο επιδρομέας.

2. Το Ξύλινο «Ζεύγμα»: Στρατηγική Ευελιξία έναντι Μονιμότητας

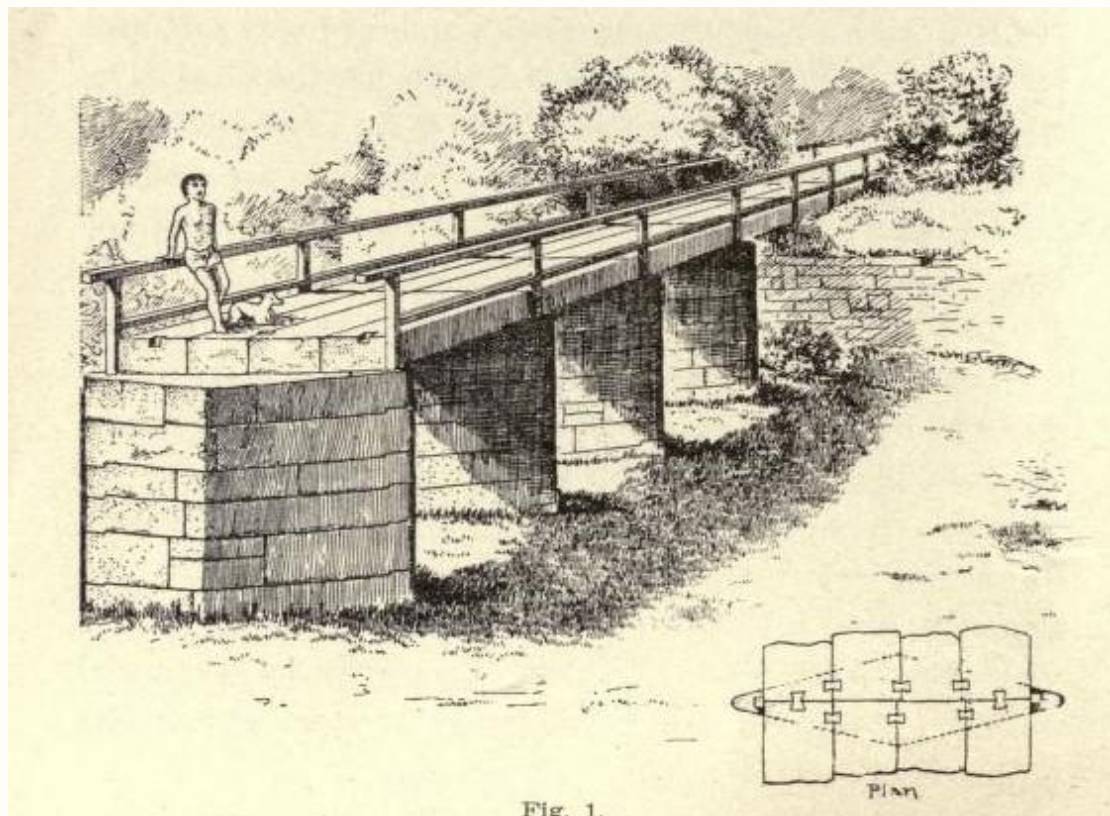


Μια διαχρονική γέφυρα. Λίθινα βάθρα, ξύλινο αφαιρούμενο «ζεύγμα» (Μαντάς, 1984)

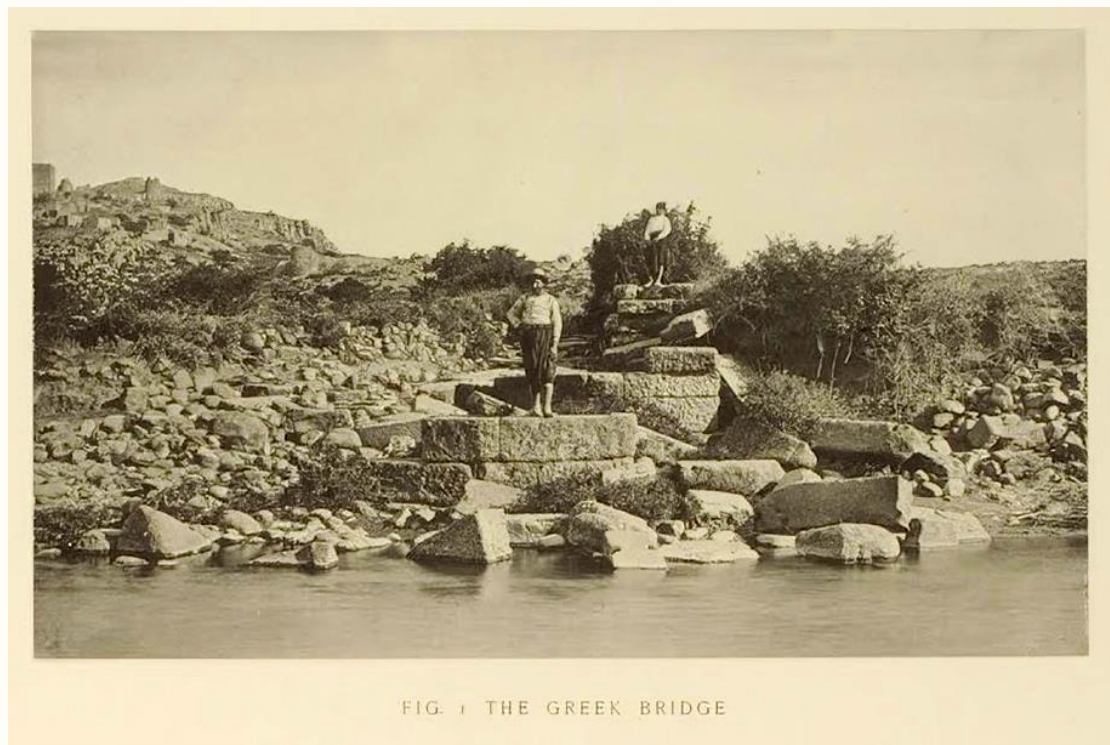
Ο σκοπός αυτής της τακτικής ήταν προφανής : η καθυστέρηση του εχθρού, ώστε να κερδηθεί πολύτιμος χρόνος για την οργάνωση της άμυνας. Στόχος τους ήταν να ανακόψουν την προέλαση του εχθρού και να τον κάνουν να χρονοτριβήσει επισκευάζοντας την γέφυρα, έστω για λίγες μόνον ημέρες, μέχρις ότου αυτοί οργανώσουν την άμυνά τους καλύτερα. Ο ιστορικός Πολύβιος μάς μεταφέρει ένα χαρακτηριστικό επεισόδιο: όταν ο Φίλιππος Ε΄

της Μακεδονίας εκστράτευσε κατά της Αλφειρας στην Πελοπόννησο, αναγκάστηκε να σταματήσει και να επισκευάσει τη γέφυρα του Αλφειού ποταμού, η οποία είχε καταστραφεί από τους κατοίκους για να εμποδίσουν την προέλασή του. Όπως σημειώνει ο ίδιος: «την γέφυραν επισκεύαζε την κατά τον Αλφειόν βουλόμενος ταύτη ποιήσασθαι την εις Τριφυλίαν εισβολήν».

Μέσα λοιπόν σε ένα πολεμοχαρές και ταραγμένο κλίμα, οι γέφυρες στην αρχαία Ελλάδα δεν χτίζονταν για να μείνουν στους αιώνες. Ήταν, κυρίως, εργαλεία στρατηγικής – πρόχειρα αφαιρούμενες ή ευκόλως καταστρέψιμες, και κατά κανόνα ξύλινες. Ένα τέτοιο παράδειγμα αποτελεί η γέφυρα της Μικρασιατικής Άσσου, του 4ου αιώνα π.Χ., που διέθετε ξύλινο κατάστρωμα και λίθινα, ρομβοειδή βάθρα με εξαιρετική υδροδυναμική. Η επιλογή αυτή δεν ήταν τυχαία : για τις ελληνικές συνθήκες ήταν η τέλεια γέφυρα που μπορούσε να κατασκευασθεί σε κάθε περίπτωση, καθώς οι ποταμοί της Ελλάδας, ιδιαίτερα οι μικροί και μεσαίοι, συρρικνώνονταν σημαντικά κατά τη θερινή περίοδο, διευκολύνοντας τις θεμελιώσεις σχεδόν «εν ξηρώ» (Μαντάς, 1984). Αυτό μπορούσε να επιτευχθεί με την κατάλληλη εκτροπή και διευθέτηση του ρεύματος μέσα στην ίδια μεν κοίτη, αλλά εκτός του σημείου όπου γίνονταν η θεμελίωση.



Η γέφυρα στην Άσσο που είχε πέτρινα υπέρθυρα ενωμένα μεταξύ τους σε πέτρινους πεσσούς. Η γέφυρα είχε δεκαεπτά επιμήκεις πεσσούς σε σχήμα διαμαντιού, σε απόσταση 3 μέτρων μεταξύ τους στα κέντρα, με πέτρινα υπέρθυρα πάχους 20 ιντσών και πλάτους 24 ιντσών, ενωμένα μεταξύ τους με γόμφους, (Tyrrell, 1911)



*Τα ερείπια της γέφυρας από έκθεση ερευνών στην Άσσο κατά την περίοδο 1881-1883.
(<https://kantaratlas.blogspot.com/>)*

Για τα μεγάλα ποτάμια, όμως, η κατασκευή λίθινων γεφυρών ήταν ασύμφορη και τεχνικά απαιτητική καθώς θα έπρεπε να θεμελιωθούν δεκάδες βάθρα με εργασίες «υπό το ύδωρ». Στην περίπτωση αυτή κατασκευαζόταν μια εξ ολοκλήρου ξύλινη γέφυρα επί πασσάλων («καταπήγματα»), όπως έγινε στην Αμφίπολη (Λαζαρίδης, 1993).

Η εξέχουσα σημασία της γέφυρας της Αμφίπολης έγκειται στο γεγονός ότι για πρώτη φορά έχουμε μαρτυρίες για τον τρόπο κατασκευής της υποδομής και της διάταξης των πασσάλων μιας τυπικής, ξύλινης γέφυρας των κλασικών χρόνων. Η γέφυρα χρονολογείται στα τέλη του 5ου αιώνα π.Χ. με βάση τα κινητά ευρήματα. Με βάση τις ιστορικές πηγές η πρώτη αναφορά για την ξύλινη γέφυρα της Αμφίπολης έγινε από τον Θουκυδίδη.

Να παρατηρήσουμε εδώ ότι η πρακτική της κατασκευής γεφυρών αφαιρουμένου καταστρώματος για λόγους ασφαλείας, όπως αυτές της Άσσου και της Αμφίπολης, δεν περιοριζόταν στον ελλαδικό χώρο: παρόμοια τακτική καταγράφεται και στη Ρώμη, όπου η περίφημη γέφυρα Sublicius επί του Τίβερη είχε σχεδιαστεί με ξύλινο κατάστρωμα πάνω σε πασσάλους, επιτρέποντας την άμεση αποξήλωση σε καιρό ανάγκης, ήταν δηλαδή «θεμελιωμένη επί πασσάλων, εφ' όν εστηρίζετο ξύλινον κατάστρωμα δια την εύκολον διακοπήν της επικοινωνίας εν περιπτώσει εχθρικών επιδρομών» (Κωστής, 1941)



Η Γέφυρα της Αμφίπολης. Σήμερα έχουν σωθεί μόνο 101 πάσσαλοι, που αποτελούσαν την υποδομή της γέφυρας. Επάνω σ'αυτούς θα πρέπει να είχε αναπτυχθεί ένα σύστημα διαδοκιδώσεως, όπου και θα στερεωνόταν το ξύλινο κατάστρωμα της γέφυρας. Οι πάσσαλοι τοποθετούνται χρονολογικά τόσο στους κλασικούς, ρωμαϊκούς αλλά και στους βυζαντινούς χρόνους. (<https://www.archaiologia.gr/>)



Η Pons Sublicius (Pons Sublicius) (Πασσαλόπηκτη γέφυρα), είναι η παλαιότερη γνωστή γέφυρα του ποταμού Τίβερη στη Ρώμη και ένα από τα πρώτα δημόσια έργα της πόλης, (Σχέδιο του 1896 από τον Φρήντριχ Πόλακ)

3. Όταν δεν υπήρχαν γέφυρες....

Αξιοσημείωτο λοιπόν είναι πως η γεφυροποιία των αρχαίων Ελλήνων περιοριζόταν μόνο στις απολύτως απαραίτητες περιπτώσεις. Έτσι πολλά ποτάμια έμεναν αγεφύρωτα και οι ταξιδιώτες διέσχιζαν τα ρηχά τους σημεία με τα πόδια, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, από τον Απρίλιο μέχρι τον Οκτώβριο («απ' τ' Άη Γιωργιού ως τ' Άη Δημητρίου»), που η στάθμη του νερού κατεβαίνει εντυπωσιακά για μια διάρκεια έξι μηνών.

Οι απαραίτητες ξύλινες γέφυρες κατασκευάζονταν από έμπειρους μαστόρους ξυλουργούς, αλλά δεν είχαν μακροχρόνια διάρκεια. Οι πλημμύρες και ο χρόνος τις αφάνιζαν, αφήνοντάς πίσω τους ελάχιστα ή καθόλου ίχνη. Στα μικρότερα ποτάμια, είναι πολύ πιθανό να χρησιμοποιούνταν αυτοσχέδιες, πρόχειρες γέφυρες για τις ανάγκες των αγροτών και των ποιμένων.



Διαβαίνοντας τον Άραχθο έφιπποι στο δρόμο από τα Ιωάννινα προς το Μέτσοβο. (Hubert Pernot, 1898 - 1913)

Όπου δεν υπήρχε γέφυρα, η διάβαση γινόταν είτε από ρηχά σημεία, τους λεγόμενους «πόρους» (π.χ. ο «πόρος του Αλφειού» στην Ιλιάδα), ή πρόχειρες πεζογέφυρες που έφτιαχναν κυρίως οι τσοπάνηδες για να περνούν τα κοπάδια τους, οι λεγόμενες «λειάσες». Διαβάζουμε σε σχετικό άρθρο της δασικής γεωγραφίας : «Λειάσα (ή) κρεμαστό γεφύρι υπεράνω ποταμού στερεωμένον εις τας δύο όχθας εις βράχους ή βαθύρριζα δένδρα κλπ. Κατασκευάζεται δε ή λειάσα ως εξής: Καθ' όλον το πλάτος τού ποταμού τοποθετούνται εναερίως εις ύψος ποικίλον από 4 ή 5 μ. μέχρι 10 μ. υπεράνω

τῆς στάθμης τοῦ ὕδατος ἀέραιοι (ατεμάχιστοι) κορμοὶ δένδρων προσδεδεμένοι εἰς τὰς ὀχθὰς με συρματοσχοῖνα. Εἰγκαρσίου πρὸς τοὺς ἐπιμήκεις κορμούς στερεώνονται μικρὰς διαμέτρου κορμίδια ἢ κλάδοι καὶ ἡ ὅλη κατασκευὴ περιτυλίσσεται με εὐλύγιστους κλώνους.



*“Πρόχειρο ζυλογέφυρο σε παραπόταμο του Αράχθου στα Αθαμανικά ὄρη”, Φωτογραφία Σ.
Μελετζή, 1937 - 1938 (Προσωπικὴ συλλογή)*

Το πλάτος τῆς κατασκευαζομένης κατ’ αὐτὸν τὸν τρόπον γέφυρας εἶναι ὀλιγώτερον τοῦ μέτρου. Εἰπὶ τῶν ἐκατέρωθεν πλευρῶν τῆς λειάσας

στερεώνονται όρθιοι κλάδοι, συνδεόμενοι μεταξύ των κατά το ανώτερον άκρον δι' άλλων κλάδων, δημιουργούμενου έτσι είδους παραπέτου. Το σύστημα δύναται να ανθέξη εις βάρος 100 κιλών περίπου, ώστε μόνον ένας διαβάτης δύναται εκάστοτε να περάση, ενώ ολόκληρος η λειάσα κατά την διάβασιν ταλαντεύεται κατά την έννοιαν της κατακορύφου» (Γρίσιος, 1970)

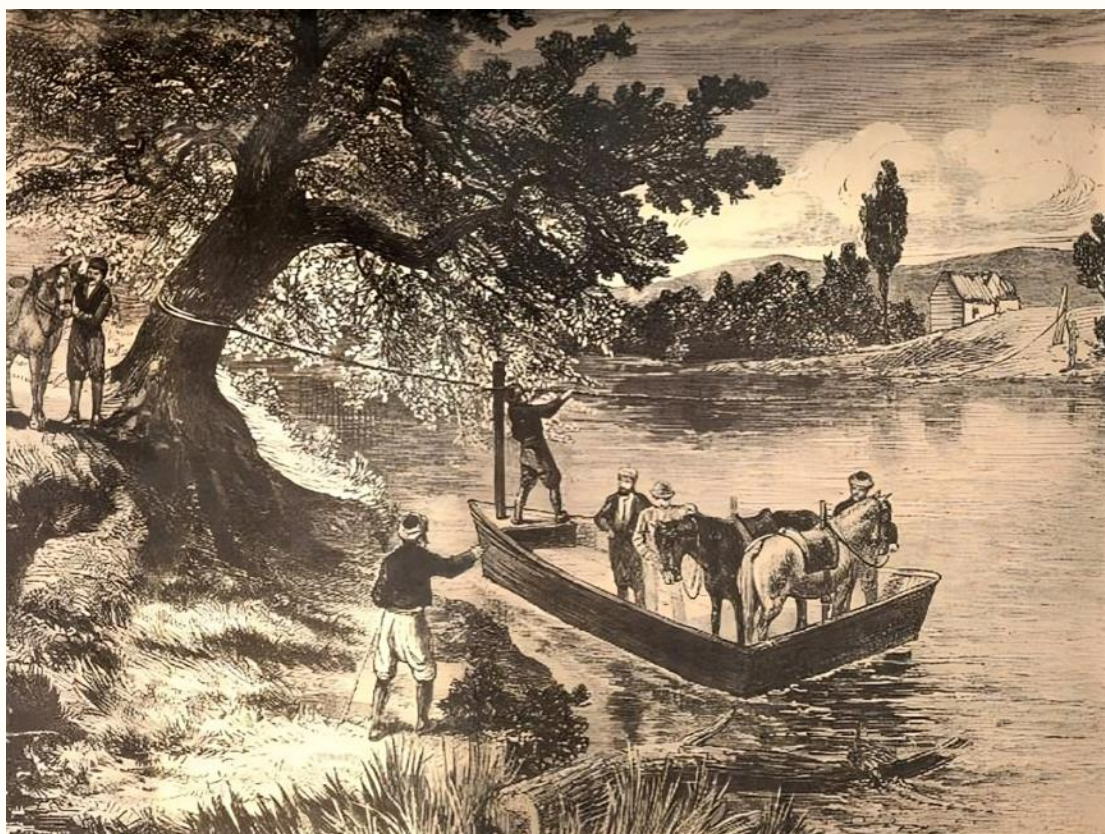
Επιπλέον χρησιμοποιούνταν και πόσης φύσεως πλωτά μέσα όπως «περαταριές», «σχεδιές» και «ακάτια» (λέμβοι) που τα οδηγούσαν ειδικοί «πορθμείς» («περατάρηδες») αντί μικρού τμήματος (οβολός). Το πέρασμα από τη μια όχθη του Αράχθου στην απέναντι με μικρή ξύλινη βάρκα ήταν ο κανόνας μέχρι και την δεκαετία του '70, σε σημεία όπου η μορφολογία του εδάφους άφηνε το ποτάμι να κυλάει τα νερά του πιο ήρεμα, ιδιαίτερα δε κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, όταν η στάθμη του νερού έπεφτε αρκετά. Η εργασία του περατάρη δεν ήταν καθόλου εύκολη. Δεν υπήρχε πάντα πειθαρχία ή εξουκείωση από την πλευρά των επιβατών.



Ο Αραχθος στην περιοχή του Κεντρικού Άρτης, την δεκαετία του '60. Καθώς είναι καλοκαίρι η στάθμη του νερού έχει πέσει πολύ χαμηλά με αποτέλεσμα το πέρασμα του ποταμού να είναι σχετικά εύκολο. Η μικρή βάρκα, παραμένει δεμένη στην όχθη για κάθε ενδεχόμενο (Από προσωπική συλλογή)

Ανάμεσά τους βρίσκονταν νέοι και ηλικιωμένοι, γυναίκες φοβισμένες, άνθρωποι μεθυσμένοι ή αδιάφοροι, που αγνοούσαν πλήρως τον κίνδυνο. Πολλές φορές, στη βάρκα επιβιβάζονταν και ζώα, τα οποία μπορούσαν εύκολα να τρομάξουν, προκαλώντας αναστάτωση ή και επικίνδυνη κλίση της βάρκας, με κίνδυνο να ανατραπεί και να πέσουν όλοι στο ποτάμι. Η αμοιβή για το πέρασμα του ποταμού ποίκιλλε, συνήθως κυμαινόταν από μία έως δύο

δραχμές, ανάλογα με την οικονομική κατάσταση των κατοίκων της περιοχής, η οποία ήταν γενικά γνωστή. Σε περιπτώσεις οικονομικής αδυναμίας, δεν γινόταν αποδεκτή χρηματική αποζημίωση. Αντίθετα, ορισμένοι προσέφεραν προϊόντα ή γεννήματα σε αντάλλαγμα για τη μεταφορά. Ήταν μια πρακτική που αντικατόπτριζε τον τρόπο ζωής της εποχής. Παρ' όλα αυτά, δεν έλειπαν και οι αντιδράσεις· υπήρξαν περιπτώσεις που καταγγέλθηκε η χρέωση από κάποιους επιβάτες, γεγονός που οδήγησε στην παρέμβαση των αρχών και στην απαγόρευση μεταφοράς χωρίς επίσημη άδεια.

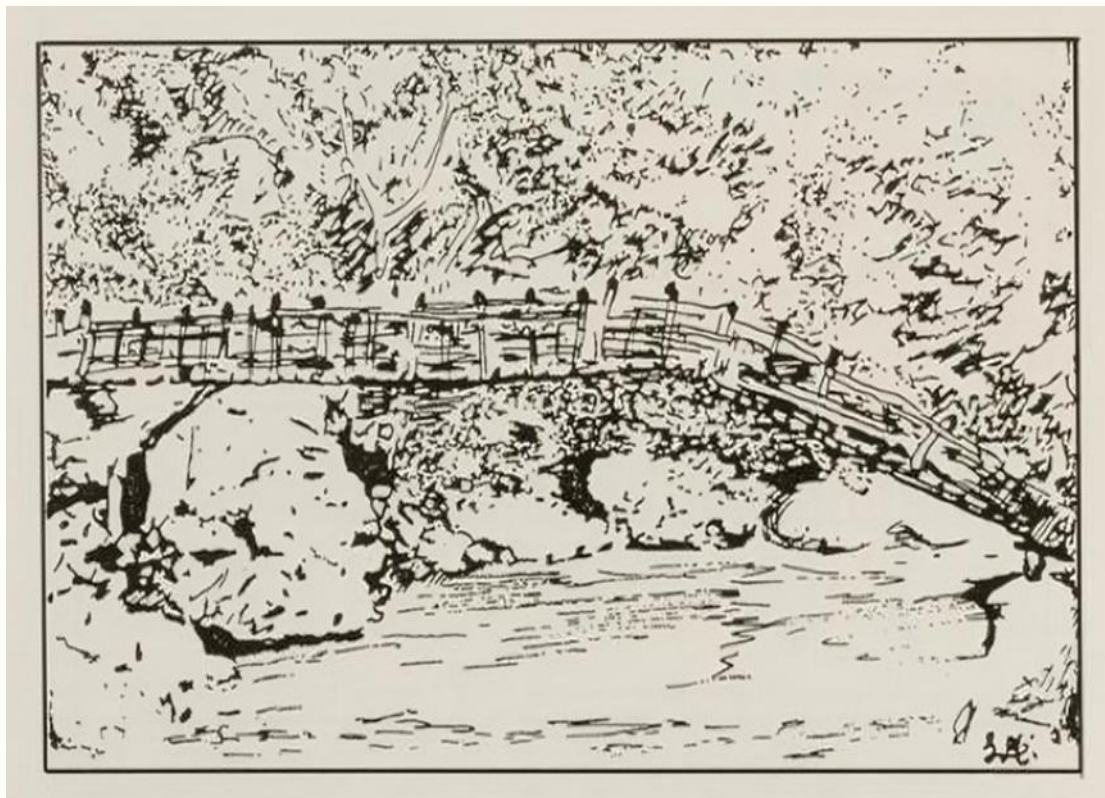


Περαταριά σε ποτάμι στην Ελλάδα τον 19^ο αιώνα, (Μαντάς, 1987)

Η βάρκα που χρησιμοποιούνταν στον Άραχθο ήταν ξύλινη, μήκους περίπου τεσσεράμισι μέτρων, κατασκευασμένη με απλά μέσα, συνήθως από τα ίδια τα χέρια του περατάρη. Η χωρητικότητά της έφτανε τα τέσσερα άτομα, αν και σε έκτακτες περιπτώσεις μετέφερε και ζώα. Η διαδικασία της διάβασης απαιτούσε δεξιότητες και εμπειρία. Για την υποβοήθηση της κίνησης χρησιμοποιούνταν ένα μακρύ κοντάρι, γνωστό με την ονομασία «κέντα». Ο κίνδυνος αυξανόταν ιδιαίτερα την άνοιξη, τον χειμώνα ή μετά από έντονες βροχοπτώσεις, όταν το ποτάμι φούσκωνε. Εκτός από τους ερασιτέχνες περατάρηδες, υπήρχαν και επαγγελματίες που ασκούσαν τη συγκεκριμένη εργασία. Η επικοινωνία με την απέναντι όχθη γινόταν με πρωτόγονα μέσα, καθώς δεν υπήρχαν τηλέφωνα. Όσοι επιθυμούσαν να περάσουν στην άλλη πλευρά ανέβαιναν σε ύψωμα και καλούσαν είτε με φωνές είτε με σφυρίγματα.

Σε περίπτωση που δεν γινόταν αντιληπτοί, απλώς περίμεναν. Ο ρυθμός της ζωής ήταν αργός, και η υπομονή αποτελούσε απαραίτητο στοιχείο της καθημερινότητας.

4. Οι Αθαμάνες γεφυρώνουν τον Άραχθο



Σκίτσο πρόχειρης ξύλινης πεζογέφυρας (Μαντάς, 1984)

Η εμμονή λοιπόν των αρχαίων Ελλήνων στις ταχέως απενεργοποιούμενες γέφυρες και η αποφυγή της κατασκευής μονίμων, μεγάλων λίθινων γεφυρών κάνοντας χρήση του «γνησίου» κυλινδρικού θόλου, αποτελούσε τον κανόνα, και μια χαρακτηριστική περίπτωση στα μέρη μας είναι ο τρόπος που γεφύρωσαν οι αρχαίοι Αθαμάνες τον ποταμό Άραχθο, συνδέοντας την αρχαία οδό στα βόρεια των Αθαμανικών βουνών με το Μαντείο της Δωδώνης και την επικράτεια στα δυτικά του Αράχθου. Η οδός αυτή, με πέρασμα στο «Αυτί» Μελισσουργών, είχε κατάληξη κοντά στα σημερινά Φράστα Αγνάντων, μέσω των αρχαίων Πραμάντων και του Άβατου των Καλαρρυτών και οδηγούσε περαιτέρω στο Μαντείο της Δωδώνης, βρίσκοντας όμως το εμπόδιο του ποταμού Αράχθου. Γύρω στα 1.000 π.Χ. Αθαμάνες και Μολοσσοί (οι κάτοικοι της περιοχής του λεκανοπεδίου των Ιωαννίνων) σε συνεργασία με το ιερατείο του Μαντείου της Δωδώνης συμφώνησαν στην κατασκευή γέφυρας στον ποταμό Άραχθο και στο στενότερο σημείο της κοίτης του

ποταμού, λίγο πιο κάτω από τη σημερινή τεχνική γέφυρα. Η πρώτη αυτή γέφυρα κατασκευάστηκε με τεράστιους κορμούς δέντρων από βελανιδιές της περιοχής, με Πελασγική τεχνοτροπία. Δηλαδή, υπερμεγέθεις κορμοί δέντρων βυθίστηκαν βαθιά στην κοιτή του ποταμού κατά τη θερινή περίοδο. Αφού ανοίχτηκε μια μεγάλη τάφρος, ρίχτηκαν μέσα κορμοί δέντρων, κομμένοι τον χειμώνα, οι οποίοι ενώθηκαν με τους όρθιους κορμούς, ώστε να μην κινδυνεύουν τα θεμέλια των ξύλινων δοκών. Στη συνέχεια διαμορφώθηκε το δάπεδο της γέφυρας με καλά πελεκημένους κορμούς δέντρων, κυρίως ελάτης, με σύνδεση χάλκινων κρίκων. Έτσι με την γέφυρα αυτή αποκαταστάθηκε η ασφαλής επικοινωνία των Αθαμάνων και Μολοσσών και η πορεία προς το Μαντείο της Δωδώνης.

Αργότερα, όταν χτίστηκε το αρχαίο Αθήναιο στη θέση της περιοχής Δαφνωτή, παρουσιάστηκε το πρόβλημα της επικοινωνίας με την απέναντι πλευρά των Αθαμάνων. Τότε περίπου γύρω στα 420 π.Χ. τεχνίτες Μολοσσοί και Αθαμάνες κατασκεύασαν νέα ξύλινη γέφυρα, κάτω από το σημερινό χωριό Ρωμανού. Η γέφυρα αυτή, όπως περίπου και οι προηγούμενες αφανίστηκαν από ευρύτατες κατολισθήσεις, αυξάνοντας παράλληλα και το πλάτος του ποταμού...(Μακρυγιάννης, 2021).



"Ευλογέφυρο στους Μελισσουργούς". Φωτογραφία είναι του Βασίλη Γκανιάτσα (Σχισμένος 2002)

5. Οι γέφυρες επί βασιλείας Πύρρου Α΄

Η πρώτη ξύλινη γέφυρα που περιγράψαμε πριν επανακατασκευάσθηκε όταν ο βασιλιάς Πύρρος Α΄ (318-272 π.Χ.) χρησιμοποίησε το ρεύμα του Αράχθου για τη μεταφορά υλικών, προκειμένου να χτίσει ναούς και δημόσια οικοδομήματα στην αρχαία Αμβρακία (Άρτα). Εκείνη την περίοδο οι μηχανικοί του Πύρρου, με τις γνώσεις που είχαν διαμορφώσει από την εκστρατεία του Μεγάλου Αλεξάνδρου στην Ασία, ανακατασκεύασαν την παλιά ξύλινη γέφυρα στην ίδια θέση. Από αυτή τη γέφυρα πέρασαν τα στρατεύματα του Πύρρου από την Αθαμανία για τη μεγάλη εκστρατεία του στην Ιταλία. Από αυτή τη γέφυρα πέρασε αργότερα τα στρατεύματά του και ο Φίλιππος ο Ε΄ της Μακεδονίας στον πόλεμο κατά των Αιτωλών περίπου στα 220 π.Χ.. (Μακρυγιάννης, 2021).

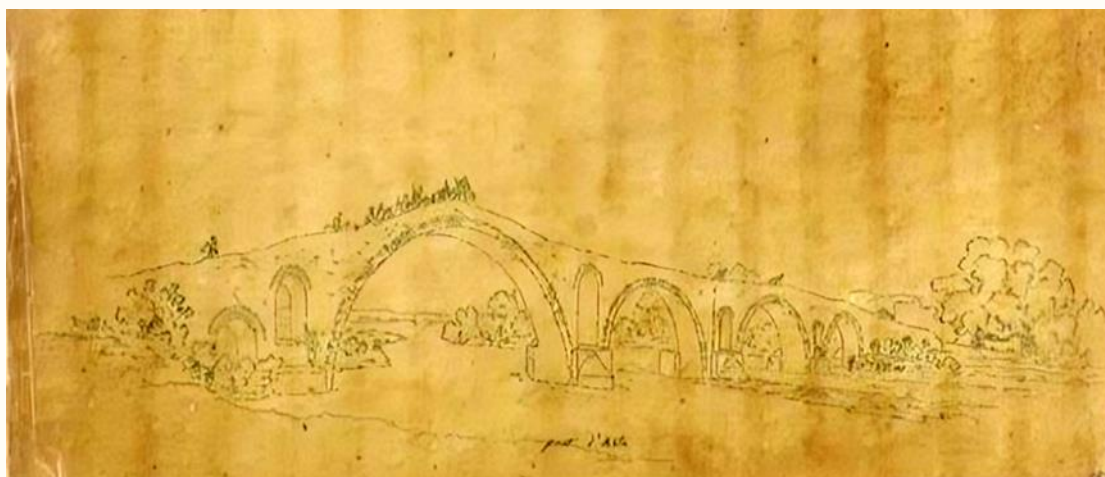
Την ίδια εποχή, στα χρόνια της κλασικής Αμβρακίας επί βασιλείας Πύρρου Α΄ τοποθετείται και η αρχική κατασκευή του γεφυριού της Άρτας, δεδομένου ότι στην περιοχή είχε αναπτυχθεί αξιόλογος πολιτισμός. Συνεπώς, οι αρχαίοι Αμβρακιώτες είχαν ανάγκη να κατασκευάσουν στο σημείο αυτό του ποταμού κάποιο πέρασμα, γεφύρι, έργο που ασφαλώς θα βελτιωθεί στα ελληνιστικά χρόνια, όταν ο βασιλιάς Πύρρος Α΄ έκανε την Αμβρακία πρωτεύουσα του κράτους του, κι ακόμη αργότερα - στα ρωμαϊκά χρόνια - με την άνθηση της διπλανής Νικόπολης και την αύξηση της εμπορικής κίνησης. Η ακριβής θέση του δεν μπορεί να εντοπισθεί καθώς νέα αρχαιολογικά δεδομένα υποδεικνύουν ότι η κοίτη του ποταμού Αράχθου στην αρχαιότητα δεν διερχόταν από το ίδιο σημείο, καθώς εντός της σημερινής κοίτης και σε μικρή απόσταση από το γεφύρι βρέθηκε νεκροταφείο αρχαίων χρόνων.

6. Από την Ξύλινη Γέφυρα στη Λίθινη Καμάρα

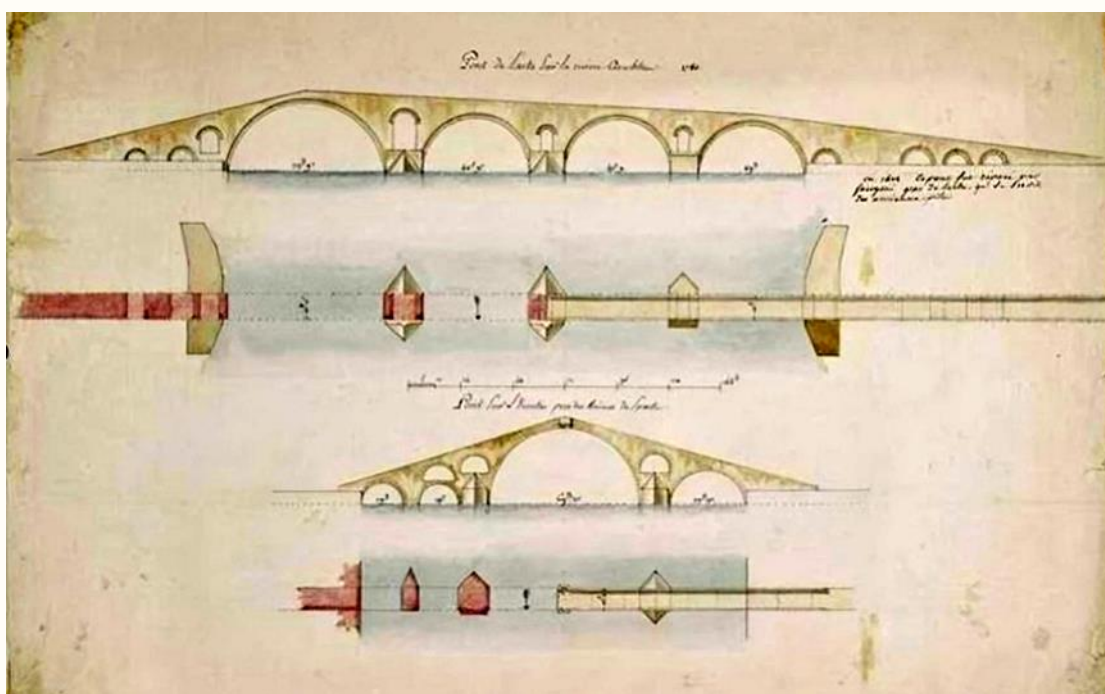
Κατά την περίοδο της Ρωμαϊκής κυριαρχίας, δηλαδή από τον 2ο π.Χ. αιώνα και αργότερα, καθώς το εμπόριο και η επικοινωνία γνώρισαν άνθηση, η ανάγκη για πιο ανθεκτικές γέφυρες έγινε πιο επιτακτική και η πρακτική της κατασκευής γεφυρών «...αφαιρουμένου ταχέως καταστρώματος» εγκαταλείφθηκε. Με ακριβό τίμημα την απώλεια της εθνικής της ανεξαρτησίας, η Ελλάδα κατά τη ρωμαϊκή εποχή εφησύχαζε και απολάμβανε την έξωθεν επιβληθείσα ειρήνη (PAX ROMANA). Τότε ακριβώς στην Ελλάδα άλλαξαν τα δεδομένα και επιτέλους άρχισαν να χτίζονται συστηματικά οι μόνιμες λίθινες τοξωτές γέφυρες.

7. Το Γεφύρι της Άρτας - Η πρώτη μαρτυρία

Η πρώτη γραπτή αναφορά στο πέτρινο γεφύρι της Άρτας γίνεται από τον Εβλιγιά Τσελεμπή στα τέλη του 17ου αιώνα (1668 - 1670). Ο Εβλιγιά αποδίδει την κατασκευή της γέφυρας στον Φαΐκ πασά, που ήταν ο πρώτος Οθωμανός κατακτητής της περιοχής στο δεύτερο μισό του 15ου αιώνα.



Ένα από τα πρώτα σκίτσα που απεικονίζουν τη Γέφυρα του Αράχθου από τον LOUIS-FRANÇOIS CASSAS, που πέρασε από την Άρτα το 1780, σχεδόν 100 χρόνια μετά τον Εβλιγιά Τσελεμπί. Ο Louis-François Cassas, μια πολυχιδής προσωπικότητα (σχεδιαστής, ζωγράφος, χαράκτης και γλύπτης), ήταν μανιώδης ταξιδιώτης και αρχαιολόγος. Το 1780 μια παραγγελία του “Une societe d’amateurs des beaux arts” τον οδήγησε από την Ίστρια στη νότια Δαλματία, για να κάνει μια σειρά από εικονογραφήσεις των αρχαιοτήτων στην ανατολική ακτή της Αδριατικής. Πρόκειται για σχέδια που προορίζονταν για την εικονογράφηση ενός τόμου του *Voyage Pittoresque en Grèce*, της εντυπωσιακής έκδοσης του Choiseul-Gouffier, πρεσβευτή της Γαλλίας στην Κωνσταντινούπολη. Όμως ο τόμος που θα περιλάμβανε τα σχέδια του άλμπουμ δεν εκδόθηκε ποτέ! Τα σχέδια του Louis-François Cassas σήμερα βρίσκονται σε ένα άλμπουμ με χειρόγραφα, που φυλάσσεται στο αρχείο του Μουσείου του Λούβρου, στο Παρίσι, (Καρρά, 2022)



Το Γεφύρι της Άρτας απεικονίζεται σε 5 από τα συνολικά 12 σχέδια του Louis-François Cassas, που αφορούν την Άρτα. Στη φωτογραφία το πρώτο σχέδιο του Γεφυριού της Άρτας, μαζί με το σχέδιο του Γεφυριού στον Ευρώτα, στη Σπάρτη, (Καρρά, 2022)

«Διαβήκαμε το αξιοθαύμαστο γεφύρι του Φαΐκ πασά με τις 13 καμάρες του, που φτάνουν ως τον ουρανό. Αυτό το όλο τέχνη γεφύρι, με την μεσαία του καμάρα να φτάνει στα ύψη, είναι πολύ φαρδύ κι έχει μάκρος 800 βήματα από τη μια άκρη του ως την άλλη. Οι 4 καμάρες του έχουν πλάτος εκατό βήματα η κάθε μια και πάνω απ' αυτό δύο άμαξες μπορούν να περάσουν πλάι – πλάι. Ο ποταμός της Άρτας κυλάει από κάτω του, κατεβαίνοντας από τα Τρίκαλα και την Καλαμπάκα, και σμίγει με τον Πρεβεζιάνικο κόλπο....».

8. Ένα άγνωστο γεφύρι ψηλά στον Άραχθο

Στον Εβλιγιά οφείλουμε επίσης και την περιγραφή ενός ακόμη γεφυριού ψηλά στον Άραχθο ποταμό, εκείνο τον αιώνα, που καθώς φαίνεται επρόκειτο για ξυλογέφυρο τύπου «λειάσας», από όπου διάβαιναν κυρίως οι τσομπάνοι με τα κοπάδια τους : «.....Προχωρώντας από την πόλη της Άρτας προς τα βόρεια στα μισά του δρόμου, υπάρχει μια γέφυρα. Βρίσκεται στον ποταμό της Άρτας, και ανεβαίνει ως τους ουρανούς, στερεωμένη και στις δύο πλευρές ενός ρέματος που μοιάζει σαν το ρεύμα της κόλασης. Είναι δεμένη από βράχο σε βράχο με διπλές σιδερένιες αλυσίδες που φτάνουν ως το μηρό. Είναι μια γέφυρα φτιαγμένη με τέχνη που την έχουν καλύψει με φράχτες από άγρια κλήματα. Οι άνθρωποι περνούν πάνω απ' αυτή τη γέφυρα και είναι άξιοι θαυμασμού για το θάρρος τους και για να μην ξεσπάσει ο φόβος τους και να μη χαθούν, δεν κοιτάζουν προς τα κάτω. Αν κοιτάζουν κάτω, τα μάτια τους θα σκοτεινιάσουν. Είναι σαν μια άβυσσος του κακού, ένας λάκκος της κόλασης. Αυτής της γης οι άνθρωποι συνήθισαν να διασχίζουν τα χαμηλότερα ρέματα για να μετακινηθούν από το ένα χωριό στο άλλο και να αποφεύγουν τους μακρινούς δρόμους. Αν δεν θέλετε όμως να περπατήσετε για μια μέρα, μπορείτε να διασχίσετε αυτή τη γέφυρα με τις αλυσίδες και να φτάσετε στην Καλαμπάκα και στην πόλη των Τρικάλων. Καθώς την χτυπά ο άνεμος, αυτή η γέφυρα με τις αλυσίδες κουνιέται σαν κούνια, αλλά οι άνθρωποι την περνούν γρήγορα. Τα άλογα, τα μουλάρια και τα βόδια δεν μπορούν να περάσουν, είδα όμως αυτό το διόλου ευκαταφρόνητο γεγονός : ένα κοπάδι πρόβατα να περνούν πάνω απ' αυτήν. Το μήκος αυτής της γέφυρας είναι 2.050 βήματα. Οι δυο κεφαλές των αλυσίδων είναι δεμένες στα βράχια με μακριά μαρμάρινα κοντάρια και από τις δύο πλευρές. Για την επισκευή και την προστασία αυτού του γεφυριού είναι πάντα υπεύθυνοι οι κάτοικοι αυτού του χωριού». Δεν αποκλείεται η ξυλογέφυρα που περιγράφει ο Εβλιγιά να είναι μια ακόμη νεότερη έκδοση κάποιας από τις πρώτες ξύλινες γέφυρες που κατασκεύασαν οι Αθαμάνες με τους Μολοσσούς.....

9. Τα Γεφύρια στον Άραχθο τον 19ο αιώνα

Όταν αργότερα ανέλαβε βεζύρης στα Γιάννινα ο Αλή πασάς (1788 – 1822), κατασκεύασε, μετά από παράκληση των τσελιγκάδων των Τζουμέρκων, νέα ξύλινη γέφυρα κοντά στην Πλάκα και στη θέση «Παλιογιοφύρια». Η

ονομασία αυτή είναι αρχαιότατη. Η γέφυρα του Αλή πασά παρασύρθηκε από τα ορμητικά ύδατα του Αράχθου γύρω στα 1815 περίπου...(Μακρυγιάννης, 2021)

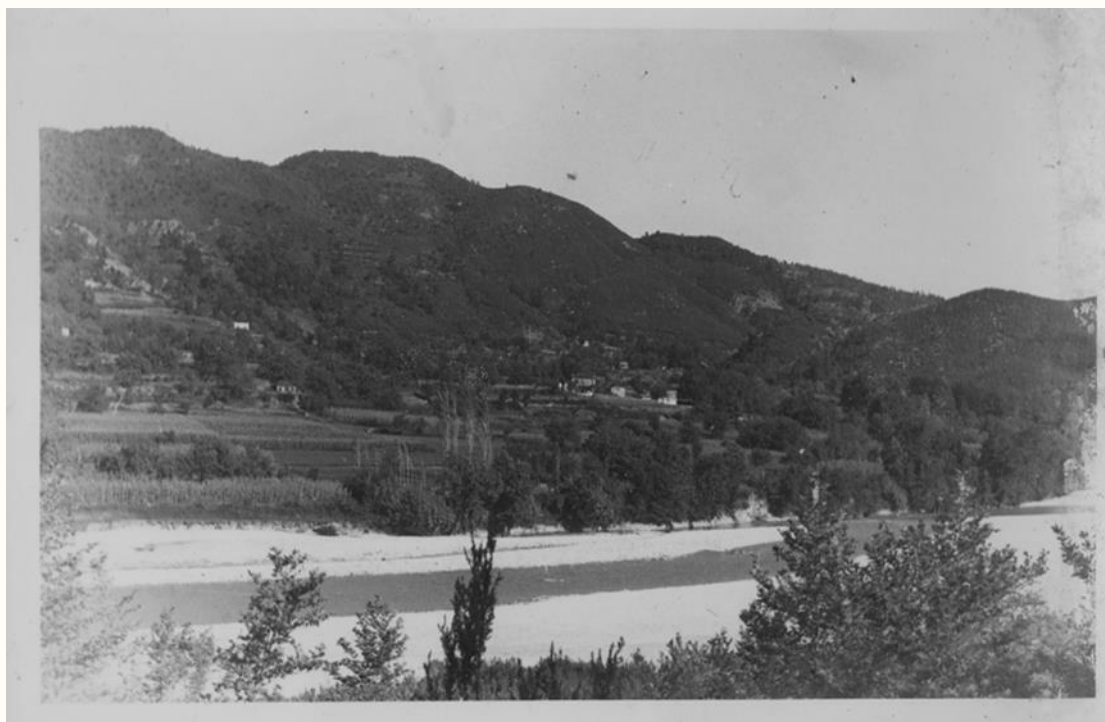


Το Γεφύρι της Πλάκας (Μαντάς, 1988)

Το πρώτο πέτρινο γεφύρι ψηλά στον Άραχθο, η γέφυρα της Πλάκας, κτίστηκε το 1863 από μαστόρους και πελεκάνους της πέτρας από την Πυρσόγιαννη της Κόνιτσας, με έξοδα του Κωνσταντίνου Αρβανιτογιάννη, που πρόσφερε 30.000 γρόσια για την κατασκευή του και χρησιμοποιήθηκε ως δρόμος εμπορίου, καθώς ένωνε τα Τζουμέρκα με την υπόλοιπη Ήπειρο και τη Θεσσαλία. Η γέφυρα αυτή κατέρρευσε, όταν οι μαστόροι ανέσυραν την ξυλοδομή της κατασκευής. Σωριάστηκε με ισχυρότατο κρότο στα νερά του ποταμού...Μετά από λίγο καιρό οι Τζουμερκιώτες έφεραν τον αρχιμάστορα Κώστα Μπέκα από τα Πράμαντα και το γεφύρι ξαναχτίστηκε το 1866 με έξοδα των Ιωάννη Λούλη από Αετορράχη, Αναγνώστη Λύτρα και Ιωάννη Ρήγκα από τα Πράμαντα και του Αναγνώστη Μάρου από τους Μελισσουργούς, ενώ η

κοινότητα Αγνάντων προσέφερε την ξυλεία για τις σκαλωσιές του οικοδομήματος.

Σύμφωνα με τον θρύλο, για το χτίσιμο του γεφυριού χρησιμοποιήθηκαν χιλιάδες αυγά από την περιοχή και μαζί με ασβέστη «έγινε πορσελάνη, η συνδετική ουσία της πέτρας». Θρυλείται, επίσης ότι στέριωσαν έναν άνθρωπο στα θεμέλιά του. Άλλοι ισχυρίζονταν ότι έβαλαν έναν Τούρκο κι άλλοι μια επιληπτική κοπέλα από το χωριό Μονολίθι.



Ο Αραχθός κυλάει τα ήρεμα νερά του στην περιοχή Βαθύκαμπου Κεντρικού, κάποιο καλοκαίρι την δεκαετία του '60. (Από προσωπική συλλογή)

Η γέφυρα έκτοτε λειτουργούσε χωρίς προβλήματα, μέχρι την 1η Φεβρουαρίου 2015, οπότε κατέρρευσε λόγω της θεομηνίας, που έπληξε την περιοχή. Την μελέτη αποκατάστασης ανέλαβε το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και στις 4 Δεκεμβρίου 2019 ολοκληρώθηκε η βασική κατασκευή του.

10. Το Γεφύρι Παπαστάθη

Το γεφύρι έχτισε το 1746 ο Ηγούμενος της Μονής Βίλιζας Αγάπιος δαπανώντας 175 βενέτικα φλουριά. Για να τελειώσει όμως το έργο χρειάστηκαν άλλα τόσα τα οποία με πολύ κόπο μάζεψαν οι χωρικοί των γύρω χωριών. Ήταν πολύ μεγάλη η ανάγκη να γίνει το γεφύρι γιατί ο Άραχθος σε αυτό το σημείο έπνιγε κάθε χρόνο 3 με 4 ανθρώπους. Το 1942 οι Γερμανοί βομβάρδισαν την μεγάλη καμάρα του γεφυριού χωρίς όμως να καταφέρουν να το ρίξουν. Αυτό αποδεικνύει και το πόσο καλά είναι χτισμένο.

Για την κατασκευή του γεφυριού υπάρχουν αρκετές παραδόσεις και διάφορες εκδοχές για το χορηγό και την ονομασία του. Στις παραδόσεις αυτές

αναφέρεται ότι χορηγός ήταν κάποιος ηγούμενος, αλλά γίνεται σύγχυση των μονών Κηπίνας και Βύλιζας. Κάποιες απ' αυτές τις παραδόσεις επιχειρούν να ερμηνεύσουν και το όνομα του γεφυριού, θεωρώντας ότι Παπαστάθης ήταν το όνομα του ηγούμενου. Αναφέρεται επίσης ότι τα χρήματα που δόθηκαν για την κατασκευή του γεφυριού προέρχονταν από κάποιους ληστές, που θέλησαν να κλέψουν το μοναστήρι, αλλά με θαυματουργό τρόπο τράπηκαν σε φυγή και εγκατέλειψαν τα χρήματα. Όταν πλημμυρίζει το ποτάμι, οι κάτοικοι των γύρω χωριών ισχυρίζονται ότι ακούν τις φωνές ενός αράπη κι ενός κόκορα που, κατά την παράδοση, θάφτηκαν στη θεμελίωση του γεφυριού. Όταν χτιζόταν το γεφύρι ο Παπαστάθης έριξε λίρες στα θεμέλια.



Η γέφυρα Παπαστάθης με τίτλο "Towns and police stations on the Greek Border : Mihalicz Paras Bridge". Η φωτογραφία είναι από το άλμπουμ 90618 με τίτλο «Πόλεις και φυλάκια στα σύνορα με την Ελλάδα» από τη συλλογή του Σουλτάνου Αμπντούλχαμίτ Β' (1876-1909).

10. Το Γεφύρι της Πολιτσάς

Η Γέφυρα Πολιτσάς στον Άραχθο, ανάμεσα στο Φορτόσι και το Αμπελοχώρι, ήταν έργο του αρχιμάστορα Νίκου Μάτζου από τους Ραφταναίους. Πρόκειται για ένα εντυπωσιακό έργο, που κοσμεί τη περιοχή και αποτελείται από τέσσερα τόξα, ένα κύριο και τρία βοηθητικά (ανακουφιστικά). Το

άνοιγμα του μεγαλύτερου τόξου του γεφυριού είναι 24 μέτρα περίπου και το ύψος του αγγίζει τα 14 μέτρα.



Το Γεφύρι της Πολιτσάς σε φωτογραφία του 1967. (Βοκοτόπουλος, 2011)

11. Επίλογος

Τα πρώτα γεφύρια του Αράχθου, είτε ξύλινα είτε πέτρινα, δεν αποτελούσαν απλώς τεχνικά έργα αλλά έμειναν ζωντανά μνημεία της ιστορίας, της ανάγκης και της δημιουργικότητας των ανθρώπων που έζησαν στις όχθες του ποταμού. Μέσα από την κατασκευή τους αντανakλάται η πορεία μιας κοινωνίας που αξιοποίησε τα μέσα που διέθετε για να ενώσει, να επικοινωνήσει και να επιβιώσει μέσα σε ένα δύσβατο αλλά γοητευτικό τοπίο. Η μετάβαση από τα προσωρινά ξύλινα περάσματα στα ανθεκτικά πέτρινα γεφύρια δείχνει την εξέλιξη της τεχνογνωσίας και την καλλιτεχνική έκφραση της εποχής. Σήμερα, αυτά τα γεφύρια, όσα απέμειναν, αποτελούν πολιτιστική κληρονομιά ανεκτίμητης αξίας, που μας καλούν όχι μόνο να τα θαυμάσουμε αλλά και να τα προστατεύσουμε....

Βιβλιογραφία

1. Βοκοτόπουλος, Π., ΗΠΕΙΡΟΣ, Θεσσαλονίκη, 2011.
2. Γρίσπος, Π., ΔΑΣΙΚΗ ΛΑΟΓΡΑΦΙΑ, Ηπειρωτική Εστία, τχ. 219-220, 1970
3. Καρρά, Α., ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΤΟΥ LOUIS-FRANÇOIS CASSAS ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΡΤΑ ΤΟ 1780, Άρτα, 2022
4. Καρρά, Α., Ο ΕΒΛΙΠΙΑ ΤΣΕΛΕΜΠΗ ΣΤΗΝ ΑΡΤΑ, Άρτα, 2024
5. Κωστέας Δ. Αντ., Ιστορική εξέλιξις της γέφυρας (I), Αθήναι 1941
6. Λαζαρίδης, Δ., Αμφίπολις, Έκδοσις ΤΑΠΑ, Αθήνα 1993.
7. Μακρήs Α. Γεώργιος, Η τεχνολογία της γεφυροποιίας στην αρχαία Ελλάδα. Αρχαία Ελληνική τεχνολογία. Ιο Διεθνές Συνέδριο. Πρακτικά Θεσσαλονίκη 1997.
8. Μαντάς Σ., ΤΑ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΑ ΓΕΦΥΡΙΑ, Τεχνικές Εκδόσεις, Αθήνα 1984.
9. Μαντάς, Σ., ΤΟ ΓΕΦΥΡΙ ΚΙ Ο ΗΠΕΙΡΩΤΗΣ, Αθήνα, 1987)
10. Μακρυγιάννης, Χ., Η ΙΣΤΟΡΙΟΓΡΑΦΙΑ ΤΩΝ ΑΘΑΜΑΝΩΝ, Αθήνα, 2021.
11. Hubert Pernot, ΕΞΕΡΕΥΝΩΝΤΑΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, Φωτογραφίες 1898 – 1913, Από το Νεοελληνικό Ινστιτούτο της Σορβόννης, Εκδόσεις ΟΛΚΟΣ, Αθήνα, 2007.
12. Σχισμένος, Α., ΑΡΑΧΘΟΣ, Ο ΘΕΟΠΟΤΑΜΟΣ ΤΗΣ ΗΠΕΙΡΟΥ, Αθήνα, 2002)
13. Tyrrell, H. G. History of bridge engineering (Henry Grattan), Chicago, U.S.A., 1911
14. ASSOS BRIDGE - <https://kantaratlas.blogspot.com/>
15. Αρχαία Ξύλινη Γέφυρα Αμφίπολης - <https://www.archaiologia.gr/>

Copyright

© Αναστασία Καρρά

Η εργασία είναι μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα. Απαγορεύεται η αναδημοσίευση επί χρημάτων και γενικά η αναπαραγωγή του παρόντος έργου, με οποιονδήποτε τρόπο ή μορφή, τμηματικά ή περιληπτικά, στο πρωτότυπο ή σε μετάφραση ή σε άλλη διασκευή, σύμφωνα με τον Ν.2387/1920 (όπως έχει τροποποιηθεί με τον Ν. 2121/1993 και ισχύει σήμερα) και κατά τη διεθνή σύμβαση της Βέρνης (η οποία έχει κυρωθεί με τον Ν. 100/1975), χωρίς τη γραπτή άδεια του συγγραφέα.

ΑΡΤΑ 03.07.2025